

## Anfrage

der Abgeordneten Renate Gruber  
Genossinnen und Genossen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

### betreffend umweltfreundliche Donauschifffahrt

Der Transport von Passagieren und Gütern mit dem Binnenschiff hat im Vergleich mit anderen Transportarten vergleichsweise geringere Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen und eine geringere Lärmbelastung.

Spezifischer Energieverbrauch bzw. CO<sub>2</sub>-Emission

	Energieeinsatz je 1000 tkm	Endenergie Wh / tkm	CO <sub>2</sub> -Emission kg / 1000 tkm
Straße	24,5 kg Diesel	287	77,2
Bahn	abhängig von der Art der Stromerzeugung	93	27,8 <sup>1)</sup>
Schiff <sup>2)</sup>	8,0 kg Diesel	93	25,2

<sup>1)</sup> bei 40% kalorischer Stromerzeugung

<sup>2)</sup> spezifischer Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen würden nach einem entsprechenden Donauausbau (garantierte Fahrwassertiefen ermöglichen eine bessere Auslastung der Schiffe) um ca. 20 % reduziert.

Quelle: BMVIT

Bedingt durch das teilweise hohe Alter der sehr langlebigen Schiffsantriebe (bis zu 30 Jahren) weisen diese aber dennoch einen recht hohen Schadstoffausstoß an Feinstaub (PM) und Stickstoffoxiden (Nox) aus.

2766/AB vom 2.4.2019 ist zur Frage nach der Reduktion der Treibhausgasemissionen und Steigerung der Umweltfreundlichkeit der Donauschifffahrt zu entnehmen, dass das BMVIT mit dem „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ Anreize zu umweltfreundlichen Investitionen in die Flotte auf der österreichischen Donau gesetzt hat. Dieses Programm lief bis 2017 und gewährte Zuschüsse für umweltfreundliche Schiffsaus- und -umrüstungen (z. B. umweltrelevante Telematikanwendungen, Abgasnachbehandlungsanlagen, etc.) sowie Modifikationen des Schiffskörpers (Verbesserung der hydrodynamischen Verhältnisse bzw. Verbesserung der Energieeffizienz).

Der [Homepage](#) der ViaDonau ist zu entnehmen, dass während der Laufzeit des Förderprogramms (1.7.2014 bis 31.5.2017) insgesamt Förderungen in der Höhe von EUR 883.796,00 für 22 Schiffe genehmigt wurden; es wurden Adaptierungen und Umbauten gefördert, die die Sicherheit erhöhen wie z.B. die Modernisierung von Sicherheitsausrüstungen und Brandschutzanlagen, der Umbau von Einhüllen- zu Doppelhüllen-Tankschiffen zur Beförderung gefährlicher Güter oder auch der Einbau von Bugstrahlanlagen, die die Manövrierfähigkeit und damit auch die Sicherheit erhöhen und einen Beitrag zur Einsparung von Treibstoff leisten. Ebenfalls gefördert wurden Umbauten zur Optimierung der Propulsionsorgane, wie z.B. der Einbau von Kortdüsen, was ebenfalls zur Einsparung von Treibstoff beiträgt. Die Erfahrungen

aus dem Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff sollen in zukünftige Förderprogramme zur Stärkung der Binnenschifffahrt einfließen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

### Anfrage

1. Wie viele der im Rahmen des „Förderprogrammes umweltfreundliches Binnenschiff“ gewährten Zuschüsse wurden konkret zur Reduktion von Treibhausgasemissionen eingesetzt?
2. Die Evaluierung des Programms „Umweltfreundliches Binnenschiff“ hat eine Neuausrichtung des Förderprogrammes vorgeschlagen (Fortschrittsbericht 2017 zum Aktionsprogramm Donau des BMVIT, Seite 28). In welche Richtung wird die Neuausrichtung erfolgen?
3. Die Personenschifffahrt auf dem österreichischen Donauabschnitt wird mit aktuell 1,3 Mio. Passagieren p.A. - Tendenz steigend - beziffert. Die Zahl der Kabinenschiffe betrug laut 2766/AB im Jahr 2017 174. Wie viele Schiffe sind im Linienverkehr und im Gelegenheitsverkehr unterwegs und welche Motorleistung haben diese durchschnittlich? Welche Motorleistung haben die Kabinenschiffe im Durchschnitt?
4. Wie viele der Binnenschiffe sind mit Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysator, Rußpartikelfilter etc.) ausgestattet?
5. Wie viele im Ausland registrierte Flusskreuzfahrtschiffe befahren das österreichische Binnenwasserstraßennetz?
6. Im Jahr 2017 wurden auf dem österreichischen Donauabschnitt etwas mehr als 9,6 Millionen Tonnen Güter befördert; zu den am häufigsten transportierten Güterarten zählen forstwirtschaftliche Güter, Erdölerzeugnisse sowie Erze und Metallabfälle (Stream-Kundenmagazin 8/2018). Wie viele Schiffe im Güterverkehr befahren den österreichischen Donauabschnitt und welche Motorleistung haben diese im Durchschnitt? Wie viele der Schiffe im Güterverkehr sind im Ausland registriert?
7. Sie haben in 2766/AB angegeben, über keine Daten zu durch den Schiffsverkehr emittierten NOx und Feinstaub-Belastungen zu verfügen. Welche Daten zu Emissionen aus der Binnenschifffahrt in Österreich stehen Ihrem Ressort als Basis für Maßnahmen zur Emissionsminderung zur Verfügung?

8. Welches Potenzial zu Treibhausgasminderung und Energieeinsparung besteht aus Sicht Ihres Ressorts durch verstärkte Effizienzmaßnahmen in der Schifffahrt?
9. Mit der VO(EU) 2016/1628 (Non-Road-Mobile-Machinery-Verordnung, NRMM Verordnung) werden Grenzwerte für Emissionen von NRMM-Motoren unterschiedlicher Bereiche definiert. Davon ist auch die Binnenschifffahrt erfasst: seit 1.1.2019 gelten für Schiffsmotoren mit einer Leistung von weniger als 300 kW und ab 1.1.2020 für Schiffsmotoren mit einer Leistung von mehr als 300 kW strengere Regelungen zu Emissionen (Kohlendioxid, Stickoxide, Feinstaub....). Welche Auswirkungen hat die Neuregelung auf die österreichischen Binnenschiffe?
10. Die EU-Vorschrift gilt bei Binnenschiffen allerdings zunächst nur für neu angeschaffte Motoren, nicht für den Bestand. Schiffsmotoren werden aufgrund ihrer Langlebigkeit im Durchschnitt erst nach 15 Jahren erneuert. Es wird daher länger dauern, bis in der Schifffahrt neue Emissionsstandards erfüllt werden. Wann wird die gesamte österreichische Binnenschiff-Flotte die in der NRMM-Verordnung festgelegten Grenzwerte einhalten?
11. Gibt es Schätzungen, welche Kosten für die Umrüstung der Flotte mit Motoren, die mit den Grenzwerten der NRMM-Verordnung konform sind, entstehen?
12. Ist es richtig, dass es aktuell bei den Herstellern von Schiffsmotoren Engpässe an passenden Motoren gibt, die investitionswillige Binnenschiffer zur Modernisierung ihrer Flotte einbauen könnten? Falls ja, welche Alternativen an Motoren sollen zukünftig in Binnenschiffen eingebaut werden, damit die NRMM-Verordnung erfüllt wird?
13. Welche Aktivitäten setzt Ihr Ressort, um bei der österreichischen Binnenschifffahrt zur Senkung der Stickoxid- und Schwefelemissionen den Umstieg auf alternative Kraftstoffe (Stichwort von Schweröl auf Schiffsdiesel bzw. Gas und LNG) bzw. die Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe zu forcieren?

Deusde Gruber  
Kund  
Pabo Kimm  
Halle  
Yop B

